EL ASTILLERO

EL ASTILLERO

Nº 22

Nº 22

Diciembre de 2009

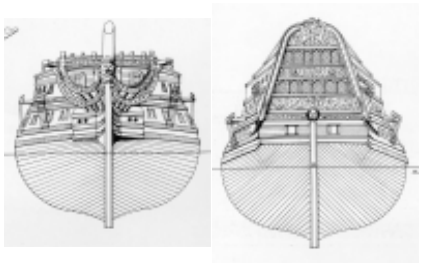
Revista gratuita de Modelismo Naval no profesional

Tirada: más de 2.000 suscriptores

ISSN 1699-4310

Revista de Modelismo Naval Nº22

EL ASTILLERO



Articulistas en este número
(Por orden de aparición)

Alejandro Llamas
Borja Cabellos
Pedro Mangado
Joaquín Rodríguez

Dirección y maquetación:
Borja Cabellos
astillero@ya.com
http://www.aranako.com
http://www.cuadernamaestra.com/

Foto Portada:

"Bajo los pliegues de la Bandera"
Ángel Liberal Fernández

Índice:

Editorial **2**

Realización de un modelo de la Capitana Real (1687-1705) – Segunda parte **3**

Gibraltar: El aspecto militar del Problema **9**

Guía práctica para una visita al Museo Naval de Madrid **13**

Popa del Navio Santísima Trinidad en el año 1769 ..... **23**

EDITORIAL

Dada la situación actual, en que el movimiento diplomático en torno al Peñón esta aparentemente activo y en boca de todos, y posiblemente nuestro gobierno la volverá a fastidiar en este asunto, como en tantos otros, parece apropiado hablar de un libro editado recientemente que aborda algunos aspectos acerca de este problema, ignorados por todos durante los últimos años.

Así pues traemos a nuestras páginas, como en otras ocasiones se ha hecho, un documento que seguro os resulta interesante conocer y ameno de leer.

Este es un proyecto sin ánimo de lucro, por lo tanto la dirección de esta publicación no se responsabiliza de la veracidad o la propiedad de los datos y fotos mostrados en ellas. Todos los datos de estas páginas no son ni se podrán usar, para sacar beneficio alguno, tan solo son una recopilación de datos y fotos ofrecidas públicamente en Internet y/o enviadas voluntariamente por nuestros colaboradores o cedidas por sus propietarios.
La dirección de esta publicación no se adjudica la propiedad de los datos y fotos aquí mostrados, los datos y fotos pertenecen únicamente a sus autores. Tampoco se responsabiliza de las opiniones emitidas.

REALIZACIÓN DE UN MODELO DE LA CAPITANA REAL (1687-1705) – Segunda parte

Alejandro Llamas

Siguiendo con el articulo publicado en el número 20 de la revista El Astillero de Agosto de 2008, a continuación describo las siguientes etapas de la construcción de un modelo de la Capitana Real "Nuestra Señora de la Concepción y de las Ánimas".

Embarcaciones auxiliares

El siguiente paso que me planteé fue la construcción de las barcas que lleva el modelo, para lo cual, basándome en lo planos de las barcas de otros modelos modifiqué a ojo la escala y la forma de las cuadernas para que se parecieran lo más posible a las de las fotos que tengo del modelo del museo naval que están publicadas en el libro de Modelos de Arsenal del Museo Naval de Madrid.

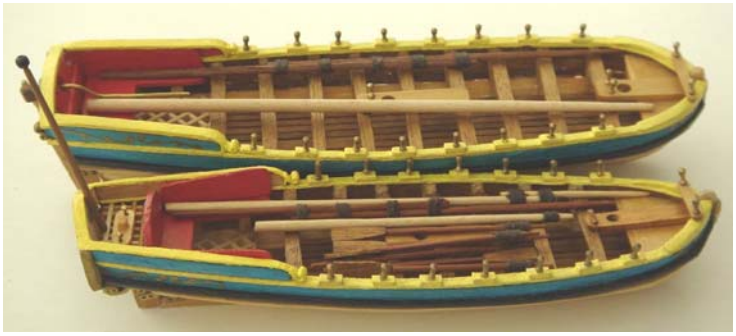
El principal problema que tuve fue el saber como era la popa de estas embarcaciones ya que en las fotos del libro no se ven. Tuve las barcas mucho tiempo sin terminar la popa hasta que finalmente viajé a Madrid por un motivo familiar y fui en persona al Museo Naval de Madrid cuaderno en mano (ya me habían dicho que no se permitía hacer fotos) y pude ver el modelo y hacer dibujos y anotaciones de cómo son las popas de las barcas y de otros detalles.

Los apoyos para los remos (toletes) están hechos con la cabeza de cabilleros metálicos comprados en tiendas de modelismo. Los adornos laterales de filigrana están hechos con papel dorado adhesivo recortado con la forma que se observa.

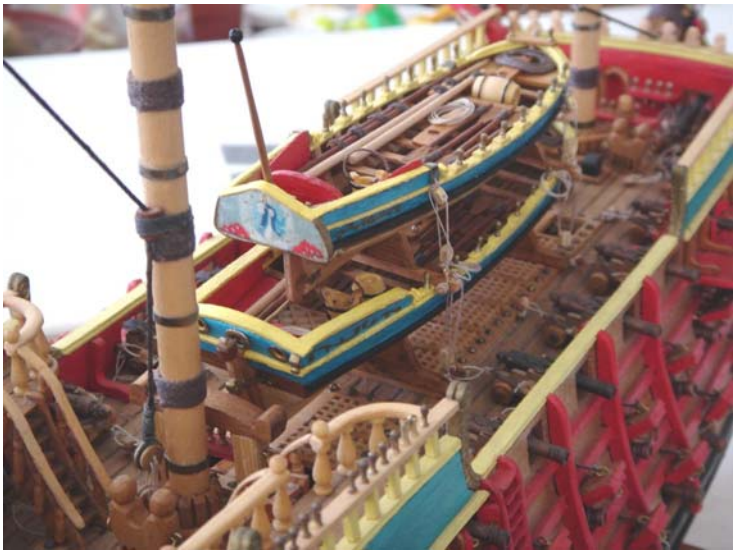
Para la realización de la pintura de popa de la barca pequeña repetí la técnica de escaneado, ajuste de tamaño e impresión en color que hice para la popa del barco y que ya conté en la primera parte del artículo en la revista de Agosto.

Posteriormente coloqué sobre las barcas elementos de aparejo, mástiles y unos remos hechos a mano a partir de trozos de tracas y listones finos.

El Astillero
© www.Arandako.com



Así quedan las barcas finalmente colocadas en el barco:



La Popa

La siguiente etapa en la construcción fue la finalización de la decoración de popa. Esta tarea si que fue muy laboriosa debido a la cantidad de esculturas y adornos que lleva.

Las figuras de los angelitos y las humanas las hice moldeando con la pasta moldeable de la barrita reparadora de plásticos que mencioné en la primera parte del articulo. Una vez moldeadas, las pinté con pintura acrílica. Los adornos dorados están hechos componiendo varias minúsculas piezas de madera, alambre y pasta moldeable, todo ello pintado luego con pintura dorada.

Una vez terminadas todas las figuras y adornos procedí a pegarlos en su lugar correspondiente en la popa.

© www.Aranako.com

Una cosa que modifiqué para mejor en la popa por consejo y recomendación de Borja Cabellos fue el tejadillo de las galerías laterales de popa que inicialmente las había pintado de un color marrón oscuro apagado y plano por creer que así era como estaba en el modelo del Museo Naval y antes de tener el libro de Modelos de arsenal.

Gracias al libro y a unas fotos que me proporcionó Borja pude ver que en realidad están pintados en dorado. Además Borja me recomendó que después le diera una mano con pintura Chesnutt de Warhammer para que se metiera en las juntas y bordes de las tejas para realzar el conjunto.

Por tanto pinté de nuevo el tejadillo de color cobre metálico que me quedaba de hacer otros modelos y fui a una tienda Warhammer para comprar la tal pintura Chesnutt, pero me dijeron que por lo visto esta pintura estaba ya descatalogada y que la equivalente es una que se llama “Gryphonne Sepia”, que finalmente compré y apliqué al tejadillo.

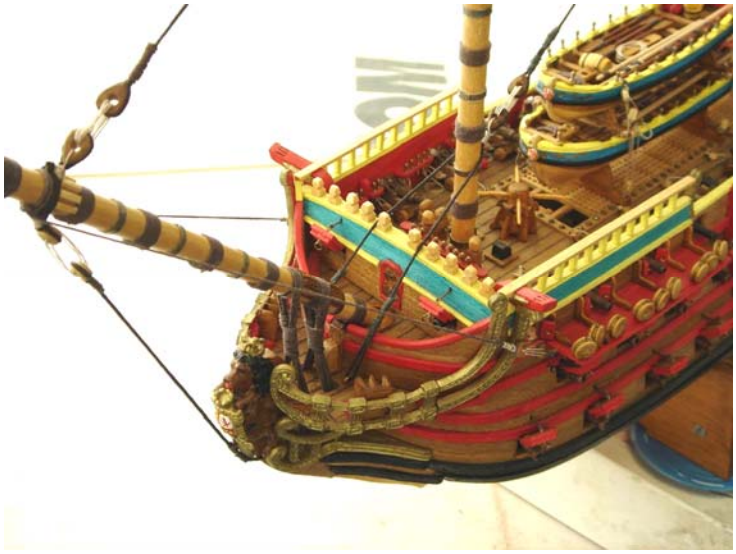
La verdad es que la mejora es bastante espectacular como podéis apreciar en las fotos de cómo estaba inicialmente y de cómo ha quedado finalmente:

Así es como queda finalmente la popa del barco.

Jarcia Fija

Con esto se terminaba al fin con lo que es el casco y el siguiente paso es la colocación de la jarcia fija.

Aquí el problema es que el modelo del Museo Naval tiene la jarcia incompleta, por tanto para completarla seguí en parte la que figura en los planos del San Felipe.



La realización y colocación de los obenques y flechastes fue también laborioso en extremo debido a la gran cantidad de los mismos que tiene este barco.

Finalmente queda la jarcia fija como se muestra en la foto.

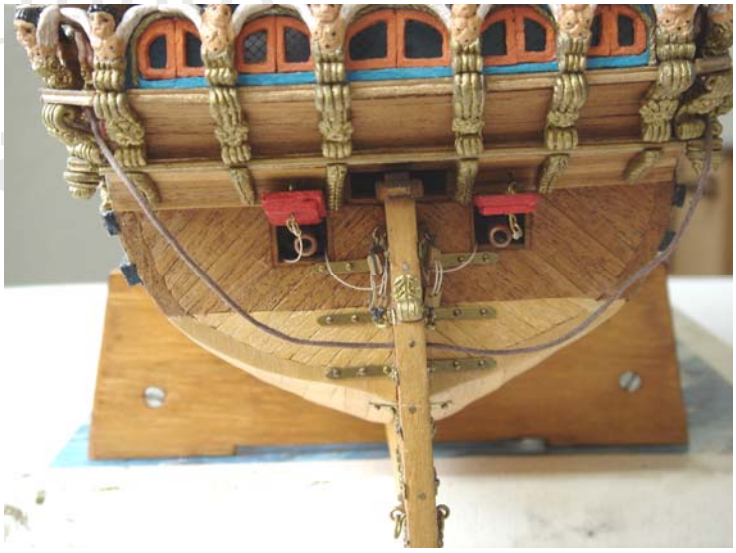
Anclas y gobierno

El siguiente paso que realicé fue aparejar y colocar las anclas del barco. Las anclas las compré en una tienda de modelismo y no se si se corresponden fielmente a las de la época pero fueron las que vi más adecuadas y más me gustaron.

Las boyas de las anclas las hice a partir de listones gruesos de madera que posteriormente lijé para darle la forma adecuada.

Así quedaron las anclas una vez colocadas:

Después terminé de colocar los elementos de maniobra del timón en la popa.



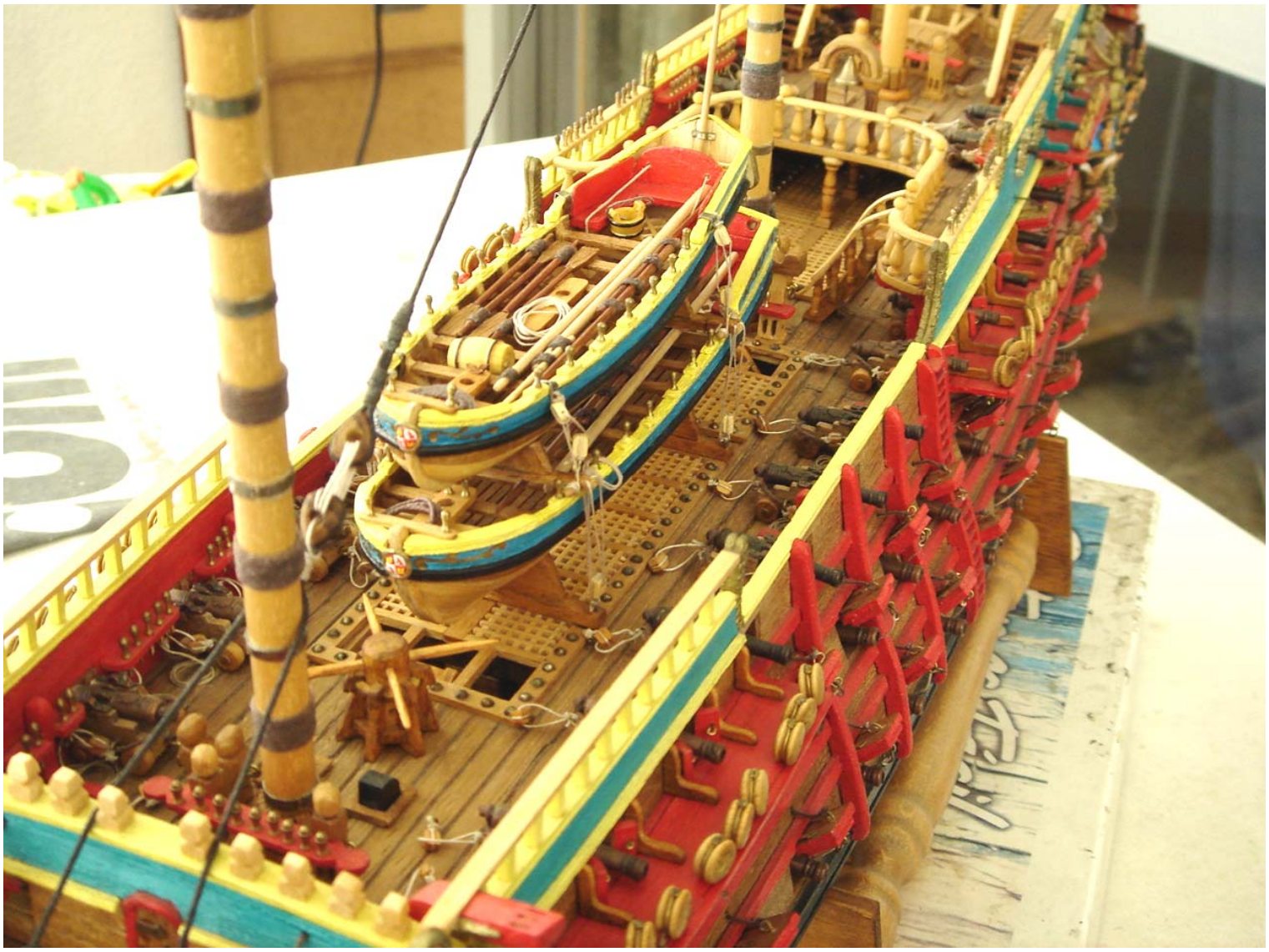
Una vez finalizada la jarcia firme ya queda la jarcia de labor para lo que primero necesitaba hacer las vergas y preparar las velas. Aquí de nuevo tuve que apoyarme en los planos

El Astillero
© www.Ara

del San Felipe y calcular a ojo las dimensiones de las vergas y el tamaño de las velas, que espero me hayan quedado con las medidas más o menos adecuadas y proporcionadas a las de los mástiles del barco.

Para hacer las velas primero ajusté el tamaño haciendo bocetos con papel y una vez que decidí las dimensiones las dibujé y recorté de una tela que me sobró de otro modelo. Una vez cortadas se las di a mi madre para que les cosiera el dobladillo y marcara las líneas de división verticales y horizontales. Yo para coser soy un desastre, y ella es muy hábil tanto haciéndolo a mano como con la máquina.

Este es el momento del trabajo en el que ahora me encuentro y espero poder pronto terminar lo que resta del modelo.



GIBRALTAR: EL ASPECTO MILITAR DEL PROBLEMA

Borja Cabellos

Introducción

Conocí al ya entonces Capitán de Navío D. Ángel Liberal Fernández, el año 1998, cuando por motivos de trabajo, fui destinado por la firma que pagaba mi sueldo, al Cuartel General de la Armada en Madrid, durante lo que siempre he considerado, medio en broma medio en serio, mi segundo servicio militar.

El estaba trabajando entonces en algo relacionado con las futuras fragatas F-100, y tenía, en una de las paredes de su despacho un plano de perfil del diseño de una de dichas fragatas.

Me llamó la atención por que ya por aquel entonces yo era un loco de los barcos, y siempre me han gustado los modernos, aunque mi predilección, obviamente, se decante por la vela.

El caso es que respondió amablemente a mis preguntas, y supongo que le debió hacer gracia el interés de un civil por la marina militar. Dado que yo trabajaba en el mismo edificio, nos vimos varias veces, charlamos, comentamos y descubrimos que, cada uno en su esfera, teníamos puntos en común sobre los que hablar, y poco a poco fue compartiendo conmigo sus estudios por el "asunto" Gibraltar, mostrándome los trucos y artimañas negociadores de los "hijos de la pérfida", y desvelándome su preocupación por el uso que de este pedazo de territorio usurpado, venían haciendo los británicos desde 1704.

Como suele ocurrir en las novelas, tuve la suerte de estar en el momento oportuno en el lugar adecuado, el C.N. Liberal me consultó sobre cual sería la mejor opción para mecanizar sus miles de fichas sobre Gibraltar en una base de datos documental, cosa que hice encantado. Sobre el resultado, el mismo C.N. Liberal lo hace constar en la página de agradecimientos.

Con el tiempo el C.N. Liberal desempeñó diversas funciones dentro de su estatus en la Armada hasta el momento de su retiro, hace pocos años, momento en que pudo dedicarse por entero a su interés y objeto de estudios, para no solo dar forma definitiva al texto sobre el tema que le preocupaba y me ocupa ahora, sino para la titánica tarea, en nuestro país, de buscar una forma de publicar tanto conocimiento, análisis y sentido común.

El resultado fue el libro titulado "Gibraltar: base militar. El interés anglo-americano por el Peñón", del que quiero hablar en estas páginas.

Antes de nada me gustaría dejar claro un punto, para evitar que nadie pueda malinterpretar lo que aquí escribo: no plasmo las opiniones del C.N. Liberal sino las mías sobre su libro.

A este respecto he de decir que me sorprendió profundamente en su posición, tremendamente leal hacia su país, gobierno y bandera, cuando le escuché, durante la presentación en la Asociación de la Prensa, como se había marcado tres líneas que no estaba dispuesto a cruzar en ningún momento:

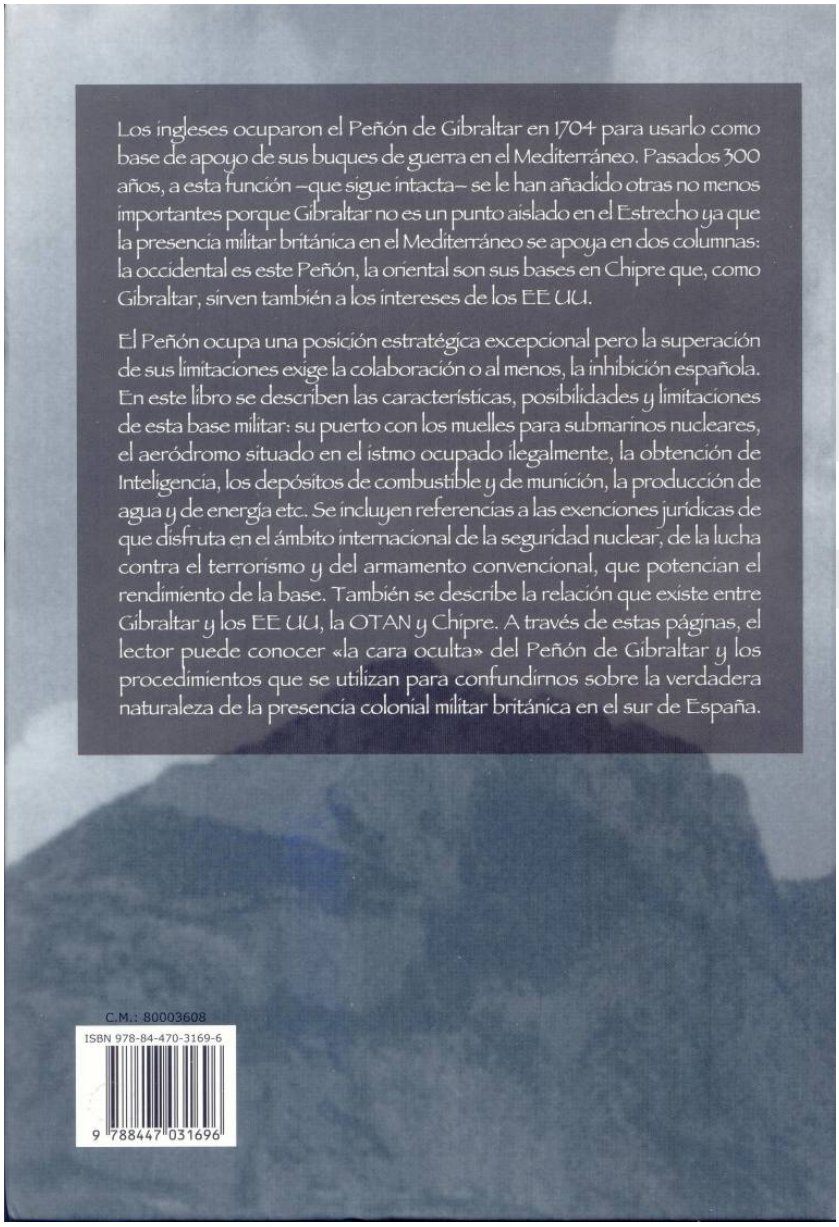
- No utilizar información Reservada
- No criticar al gobierno español en ninguna época
- No entrar en consideraciones de ningún tipo acerca de las fuerzas al norte de la verja

El Astillero
© www.Arrilako.com

Desde mi punto de vista son tres premisas valientes e incómodas, pero puesto que son las que el autor se estableció, me parecen respetabilísimas, y que conociendo su sentido de la disciplina, de la lealtad y del juego limpio, cuadran perfectamente con el C.N. Liberal.

El libro

El libro, ISBN: 978-84-470-3169-6, ha sido editado por la editorial Aranzadi, en una edición cuidada y bien encuadernada, con tapas duras, lo que lo hace, desde mi punto de vista, cómodo de leer.


Los ingleses ocuparon el Peñón de Gibraltar en 1704 para usarlo como base de apoyo de sus buques de guerra en el Mediterráneo. Pasados 300 años, a esta función –que sigue intacta– se le han añadido otras no menos importantes porque Gibraltar no es un punto aislado en el Estrecho ya que la presencia militar británica en el Mediterráneo se apoya en dos columnas: la occidental es este Peñón, la oriental son sus bases en Chipre que, como Gibraltar, sirven también a los intereses de los EE UU.
El Peñón ocupa una posición estratégica excepcional pero la superación de sus limitaciones exige la colaboración o al menos, la inhibición española. En este libro se describen las características, posibilidades y limitaciones de esta base militar: su puerto con los muelles para submarinos nucleares, el aeródromo situado en el istmo ocupado ilegalmente, la obtención de Inteligencia, los depósitos de combustible y de munición, la producción de agua y de energía etc. Se incluyen referencias a las exenciones jurídicas de que disfruta en el ámbito internacional de la seguridad nuclear, de la lucha contra el terrorismo y del armamento convencional, que potencian el rendimiento de la base. También se describe la relación que existe entre Gibraltar y los EE UU, la OTAN y Chipre. A través de estas páginas, el lector puede conocer «la cara oculta» del Peñón de Gibraltar y los procedimientos que se utilizan para confundirnos sobre la verdadera naturaleza de la presencia colonial militar británica en el sur de España.
C.M.: 80003608
ISBN 978-84-470-3169-6
9 788447 031696

El libro tiene tres partes claramente diferenciadas:

Una primera parte que podríamos denominar de puesta en contexto, que se denomina “El escenario estratégico y su evolución”, en la que el C.N. Liberal realiza un análisis histórico de el por qué de la existencia de la base militar británica en el peñón de Gibraltar, así como una exposición, consistente y clarificadora de las formas de negociar de aquellos, su “lealtad” para con sus aliados y las complicaciones que tiene cualquier intento no solo de negociar, sino de llegar a algún acuerdo con ellos, que como debería ser habitual en cualquier situación similar, debería beneficiar a ambas partes, y no solo a una.

Finalmente realiza un análisis y exposición de los intereses que actualmente tienen los Británicos, y por extensión los Estadounidenses, en mantener el “status quo” de Gibraltar, como base militar propia, no de la OTAN, al margen de innumerables convenios internacionales firmados por muchos de sus socios, en un marco de cooperación entre aliados que hace difícilmente justificable la existencia de la colonia.

La segunda parte, la mas extensa, desde la página 101 hasta la 346, es una disección de todo aquello que una persona con un ojo entrenado, como es el caso del C.N. Liberal, con una cierta capacidad de búsqueda de información pública y análisis de la misma, y una capacidad de trabajo

monumental, podría realizar sin, en ningún caso, tener acceso o utilizar información de carácter reservado.

Sin embargo, con el tesón de un titán, recopilando durante años datos, información, haciendo visitas, tomando fotografías y analizando su contenido, convirtiendo su curiosidad e interés casi en obsesión, el C.N. Liberal recogió miles de datos que, ordenados, cotejados y analizados dan como resultado un impresionante trabajo de "inteligencia" en el que se identifica y describe, cada elemento que el ojo (el entrenado, por supuesto) puede captar en la base y en el Peñón. Lo cierto es que el resultado es, cuanto menos, espectacular.

Finalmente el libro concluye con un apartado de apéndices que subrayan la importancia y el alcance del trabajo realizado.

Las Referencias

Entendiendo como referencia una selección de enlaces a distintos medios en los que se ha hablado acerca del libro del C. N. Liberal, bien por que se haya hecho una presentación del mismo, como a la que yo asistí en la Asociación de la Prensa, o bien simplemente por que se hace referencia al libro en cuestión,

Me llamaron especialmente la atención los dos últimos enlaces, ambos escritos en la lengua de William, de los cuales el ultimo hace una reseña más o menos "aséptica" del libro y sin embargo el penúltimo, en un alarde de cinismo típicamente británico, e pregunta acerca de como es posible que un país de la OTAN publique una guía turística de los secretos militares de un aliado, cuando en realidad en el libro –aunque parezca lo contrario- no se incluye ninguno, como el mismo autor lo aclara al principio del texto y, como señalo en mis palabras, también lo aclaró en la presentación que hizo en Madrid.[1].

¡Tan típico!

http://www.andaluciainformacion.es/portada/?a=54610&i=17&f=0

http://www.noticiasdelavilla.net/noticias/45/cultura/1422/presentado-el-libro-%E2%80%9Cgibraltar-base-militar-el-interes-anglo-americano-por-el-penon%E2%80%9D.aspx

http://www.chronicle.gi/headlines_details.php?id=16166

http://www.campodegibraltar.es/2009/05/22/presentado-el-libro-%E2%80%98gibraltar-base-militar%E2%80%99-de-angel-liberal/

http://www.diariosur.es/prensa/20090522/campo-gibraltar/presentado-libro-sobre-intereses-20090522.html

http://www.diariodelalinea.com/noticias.php?id=7&tipo=ficha&idn=5565

http://www.sanroque.es/actualidad/mayo-2009/noticia.2009-05-21.2901690136

http://www.europasur.es/article/algeciras/570591/angel/liberal/habla/interes/militar/britanico/por/gibraltar/como/una/aportacion/la/otan.html

http://lettersfromgib.wordpress.com/2009/05/24/military-secrets/

http://www.gibraltar.gi/locals/news.php?action=view_article&article=4489

Finalmente, pero no menos importante es hacer mención a aquellas personas que han opinado favorablemente acerca de los contenidos del libro e incluso lo han apadrinado con su presencia en las diversa ocasiones en que se ha reunido un auditorio para hablar del mismo, personajes de la talla del ex ministro de defensa Don Eduardo Serra Rexach y el sociólogo Don Salustiano del Campo.

[1] En el original: Let's turn that on its head and ask: why would a Nato country publish a guidebook to the military secrets of an ally?

El Astillero
© www.Aranjuez.com

Finalmente creo absolutamente imprescindible, citar el prólogo y a su autor, el embajador Don Fernando Olivié, el cual prologa el libro con la autoridad y el conocimiento que le confieren su categoría humana y trayectoria profesional, convirtiéndose en un en un "garante" de lujo para esta obra.

Así, sin animo de plagio, sino a modo ilustrativo, porque a mi modo de ver retrata perfectamente lo que el libro quiere reflejar, transcribo textualmente una frase que, al leerla, marcó inevitablemente el resto de mi primera lectura del libro del C.N. Liberal:

"…creo que el libro demuestra que la base británica de Gibraltar es, fundamentalmente, una base creada y mantenida contra España. Su *status* no tiene nada que ver con el de Rota o con el de las numerosas bases norteamericanas en Italia, Alemania y en el propio Reino Unido, bases que no sólo no humillan al país en el que están situadas sino que contribuyen a su protección y defensa. Posiblemente la base gibraltareña sea, en estos momentos, la única en su género que existe en el mundo occidental".

En conclusión, un libro de lo más recomendable y esclarecedor.

Un regalo magnifico para pedir a los Reyes Magos y una lectura amena por su estilo, interesante, y como ya he indicado, clarificadora.

El Astillero
© www.Aranako.com

GUÍA PRÁCTICA PARA UNA VISITA AL MUSEO NAVAL DE MADRID

Pedro Mangado

No pretendo otra cosa en este articulo que hacer una pequeña introducción al Museo Naval de Madrid para que quien se acerque a el por primera vez o quien lo conozca poco disfrute mas de su visita, de la visita que yo le haría si fuese yo quien le acompañase. No pretendo, por tanto ser exhaustivo porque es un Museo que da mucho de si, sobre todo si uno es un apasionado de los barcos. Hablaré solo de la sede principal en la Paseo de Recoletos de Madrid. Ni de la Sala de Investigación ni de los Museos periféricos como el archivo del Viso del Marqués o el Museo Naval de Canarias. Es solo mi visión personal del Museo Naval de Madrid al que solo me unen muchas horas de pie mirando barcos, fascinado por sus formas, muchas horas tomando notas y muchas imaginando la vida en sus cubiertas

El Museo Naval es una entidad perteneciente al Estado y gestionada por el Ministerio de Defensa tiene dependencia orgánica del Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada y está regida por un Real Patronato. O sea, depende de la Armada Española y por tanto del Ministerio de Defensa. Metámonos en harina

Cosas que no se deben olvidar antes de salir hacia el museo

EL DNI.: Nos será requerido a la entrada y anotado en el libro diario. Últimamente ya no dan tarjeta de visitante, pero antes era obligatorio llevarla visible durante la visita.

DINERO EN EFECTIVO: En la tienda no se admita pago con tarjeta y el cajero mas cercano… no está demasiado cercano a pesar de estar el Museo en frente del Banco de España. Pero por otra parte la entrada es gratuita lo que no deja de tener sus ventajas

PAPEL Y LAPIZ (o bolígrafo o pluma o carboncillo…): Imprescindible para tomar notas, levantar croquis, dibujos etc. etc. etc. No hay en todo el recinto una sola superficie para apoyarse (salvo el suelo) punto este que merece la pena ser recodado a la hora de elegir el cuaderno. O sea mejor de tapas duras

LINTERNA: No es que el Museo esté mal iluminado aunque tampoco tenga una luz cegadora, pero el detalle requerido para nuestras múltiples inquietudes la hace un elemento imprescindible. Este punto fue descubierto por un pequeño grupo de amigos de la Cuaderno Maestra un domingo por la mañana y la sensación al salir fue que habíamos descubierto otro Museo distinto. La ideal es una de bolsillo con una luz potente y concentrada. Los punteros LASER para lo único que sirven son para estropear alguna pieza expuesta. Últimamente parece ser que no dejan usar la linterna. Yo, personalmente no he tenido nunca problema

El Astillero
© www.Aranako.com

No merece la pena llevarse cámara de fotografía, ni de video ni ningún mecanismo electrónico puesto que está prohibido (y controlado) su uso. Hasta el punto de que existe la obligación de apagar los teléfonos móviles mientas dura la visita.

Hay acceso a minusválidos (y carritos de bebés), pero no hay consigna ni nada medio parecido.

Como llegar

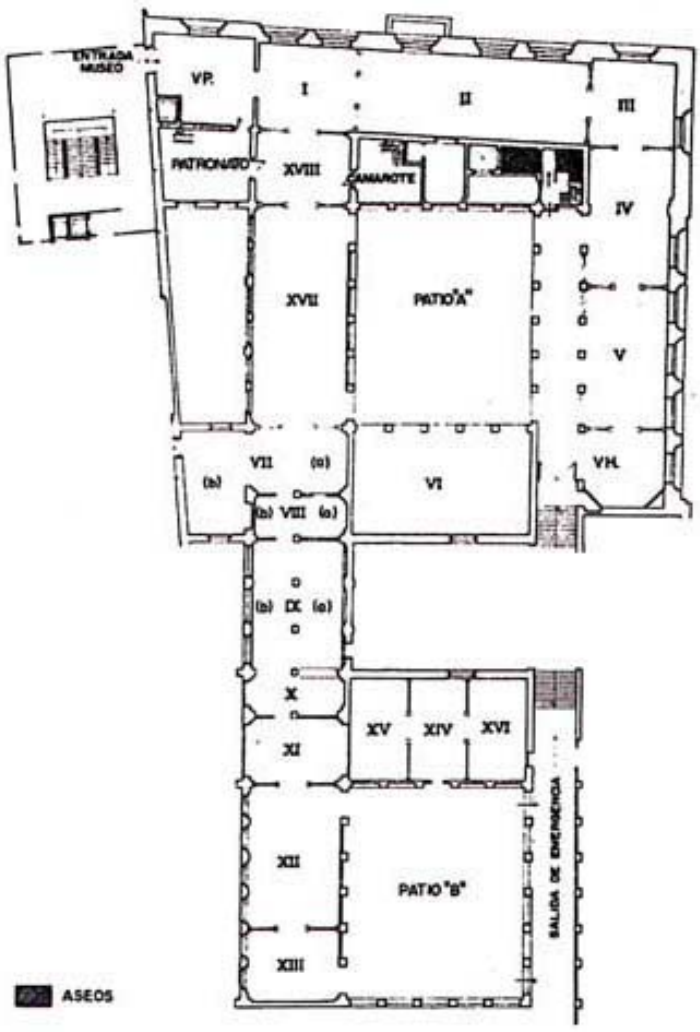
- ANDANDO: La dirección es: Paseo del Prado 5 28078 Madrid

- EN AUTOBUS: Las líneas 1, 2, 14, 15, 20, 27, 37, 45, 51, 146, 202 y 522. No deja de estar en un sitio muy céntrico

- EN METRO: La parada más cercana es “Banco de España” de la línea 2.

- EN COCHE: Hay un parking cerca, en la calle Montalbán, a menos de 2 manzanas.

- DESDE EL AVE: Está relativamente cerca de la estación de Atocha y el paseo es muy agradable. Hay que subir el paseo de Recoletos en dirección Norte y pasar por el Real Jardín Botánico de Carlos III, el Museo del Prado, el Hotel Ritz, el Monumento a los Caídos y la Bolsa. Unos 20 minutos andando.



La escalera y la tienda

La escalera y sus aledaños no tienen mayor interés. Lo único que hay es un JS Elcano de impecable factura.

La tienda es otra cosa. Aparte de los planos que hay que pedirle al ínclito Aquilino (encargado de la tienda) hay libros a un precio muy interesante y muchos en exclusiva. Sobresale entre ellos el TIMO, o sea al Diccionario Marítimo de Timoteo O´Scanlan, pedazo de conocimiento imprescindible para todo. Y punto.

También está la historia de la Marina Española de Fernández Duro y otros muchos. Merece la pena.

La colección de láminas a la venta también es para considerarla detalladamente: buenas, bonitas y baratas. Yo tengo alguna que otra en el salón de casa y, que conste, por iniciativa de mi Almiranta.

El Astillero
© www.Aranaka.com

El vestíbulo

Poco que ver. Pero tiene una cosa tremendamente interesante. Hay un fallo heráldico gigantesco en una de las piezas expuestas. Es tradición no decirlo y que cada uno lo encuentre. Yo voy a seguir la tradición, pero es muy fácil de ver.

Salas I, II y III o hasta Gaztañeta

Hay varias piezas dignas de mención porque realmente es muy difícil resumir dos mil años de historia de la navegación en 3 salas de un museo. Y si esos años además coinciden con los de la supremacía marítima de España, pues entonces el reto es excesivo.

Como piezas mas destacadas para la arquitectura naval tenemos una reproducción de la Coca de Mataró (Sala I) y otra del tristemente desaparecido Galeón de Utrera (sala III).

El cuadro más famoso del descubrimiento de América, ese que teníamos todos en los libros de Historia del colegio se puede ver en la Sala I. En la II se puede ver en las vitrinas un trozo de corteza del árbol bajo el cual, asegura el rótulo, pasó Hernán Cortés la Noche Triste.

El original de Galeón flamenco de la sala III puede parecer que tenga forma un poco extraña, pero es que está pensado y construido para ser visto colgado del techo un exvoto. Esto se entiende perfectamente en el momento en que uno se tira al suelo para verlo desde la perspectiva correcta. Recomiendo vivamente hacerlo. Nadie va a decir nada y es impresionante ver como cambia el modelo

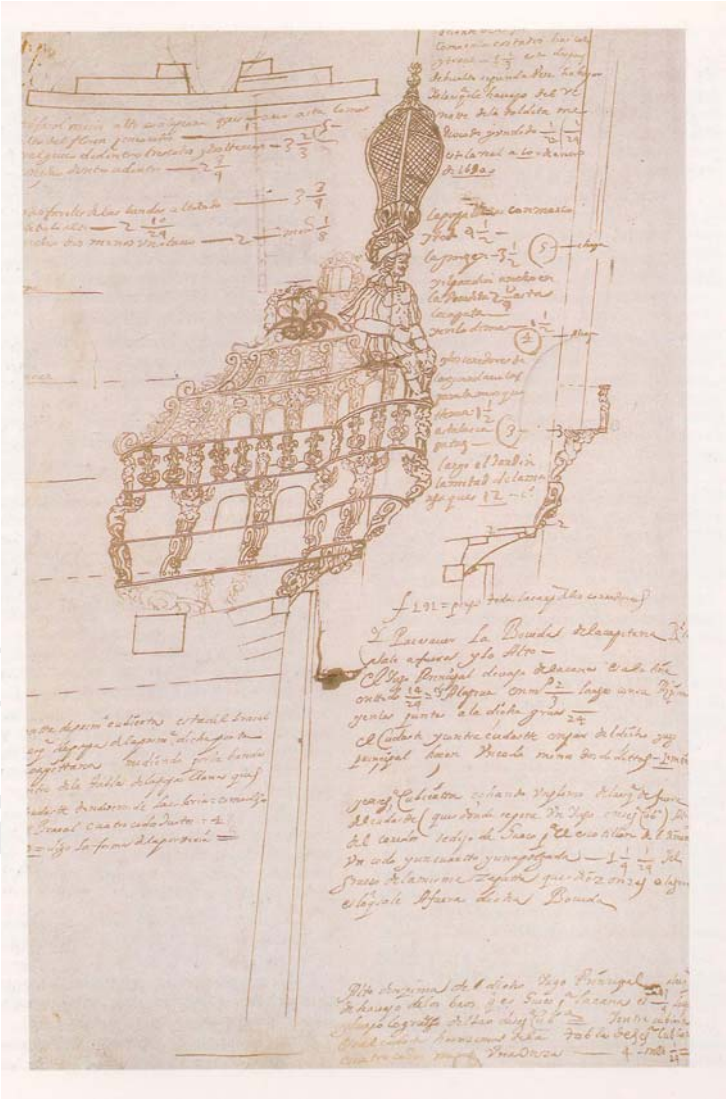
También hay piezas de artillería y recuerdos de Lepanto, entre ellos el montante bendito que el Papa entregó a D. Juan de Austria. Hay un pequeño bronce que representa a Cervantes, el “manco de Lepanto”. La curiosidad fundamental de esta pieza es más que su valor artístico en si (que no es poco), la curiosidad de que su autor es Sergio Blanco Rivas, mas conocido por formar parte de Mocedades en un principio y más tarde haciendo dúo vocal con Estíbaliz.

También hay un galeón de finales de s.XVI que los adictos a la página de Javier Escudero Cuervas-Mons, reconocerán sin ninguna dificultad.

Algún cañoncito de considerable tamaño y armas de mano de época también se pueden ver en la sala III.

Y la reproducción del galeón de Utrera. Reproducción porque el original lo quemaron para calentarse (en su ignorancia de lo que tenían entre manos) los monjes del convento donde estaba. Menos mal que alguien lo había estudiado previamente.

El colofón lo tenemos en la sala III. Nuestra Señora de la Concepción y la Ánimas, capitana de la Real Armada, se abre ante nosotros en todo su esplendor. Poco que decir sobre este archiconocido modelo en esta reseña. Únicamente que hay que tener en cuenta que no debe uno dejarse cegar por el modelo, porque en la sala hay mas cosas. No se puede olvidar uno de saludar, cortésmente, al retrato de Don José Antonio de Gaztañeta e Iturribalzaga y de admirar, justo debajo, su manuscrito. De cara al manuscrito, conviene mirar a la izquierda para ver la cuaderna maestra de la Nuestra Señora de la Concepción y la Ánimas y tratar de buscar las figuras que hay dentro.



Por supuesto el que se vaya de esta sala sin saludar y admirar el retrato de de Don Blas de Lezo y Olavarrieta, será blanco de todo mi desdén. Es fácil de reconocer. El de la coraza. Es un retrato de medio cuerpo porque no había lienzo donde cupiese su genitalidad

Salas IV y V o las del s.XVIII

Según entramos a la derecha hay que saludar también al Capitán Toni. O sea al cuadro de Barceló. Justo debajo hay un interesante casco de un jabeque, poco completo pero muy interesante y un estoque que le perteneció. Mirando hacia arriba el famoso cuadro del jabeque correo de Barceló combatiendo con los dos berberiscos.

También hay por aquí un curioso diorama de época del bloqueo de Tolón hecho con cantidad de vidrio y algodón teñido y, para los más morbosos, un par de botiquines de a bordo de época.

También se encuentra un interesante modelo francés de un barco en invernada. Pero en invernada de verdad. O sea. Sin artillería, sin vergas ni mastelerillos y con los masteleros abatidos y los obenques y flechastes destensados

Pero sin duda la gran pieza de esta sala (y una de las dos más importantes del Museo) es el expediente de creación de la bandera española. El original. De todos es sabido que la actual bandera rojigualda fue usada como bandera de la Real Armada durante mucho tiempo antes de pasar a ser bandera nacional. Personalmente debo decir que, viendo lo que le presentaron, le alabo el gusto al bueno de Carlos III.

Un poco más al fondo, en la sala V, los amantes del Santísima Trinidad se pueden extasiar ante un óleo de gigantescas proporciones del "Escorial de los mares" como le llamó Galdós. Cuando se les pase, yo les recomiendo vivamente darse la vuelta para ver la cantidad de cascos de astillero que hay en la vitrina. A señalar que es aquí donde están los modelos de hueso hechos por los prisioneros en los pontones.

Vestíbulo de honor

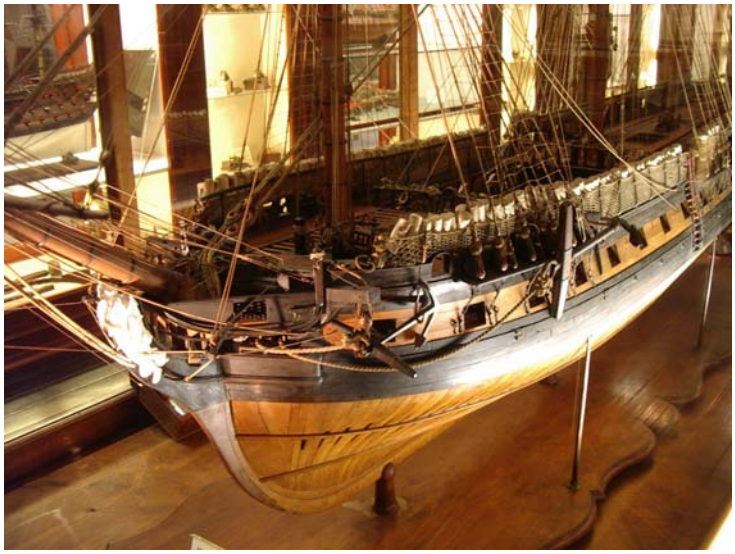
Hubo un tiempo en el que la entrada al Museo era por aquí. Hoy por hoy está cerrada y reservada a eventos y personalidades. Aquí es donde están las famosas acuarelas de Berlinguero que todos conocemos. También es para destacar la mesa de piedras duras que en nada tiene que envidiar a las famosísimas del Museo del Prado.

El Astillero
© www.Arandako.com

Patio A y sala VI

Aquí es donde llegamos al corazón del museo. Es aquí donde están todos los modelos de arsenal. Los originales. El presunto San Juan Nepomuceno, La Diana, el Santa Ana, las cuadernas maestras del San Juan Nepomuceno y del San Genaro (felizmente juntas otra vez y cada una con su cartel correspondiente. Aunque

tenia su gracia lo de que durante una época estuviesen cambiadas) y tantos otros.



Muchas, muchas horas hemos pasado muchos aquí estudiando, mirando, charlando, intentando sacar conclusiones y disfrutando de los modelos. Aparte de la calidad de las piezas, posiblemente sea la sala mas "querida" del museo.

De hecho el sitio "oficial" de muchas quedadas es frente a la Diana. No solo el barco es una de las cosas mas bonitas que hayan jamás navegado si no que el modelo es una belleza. Completamente fiel al original puesto que se hizo también en Mahón por Honorato de Buyon, según los planos de Retamosa. Tanto le gustó el modelo al Rey que le hizo poner aparejo y velas, lo que hicieron en Cartagena. Y es que en este modelo hasta la vitrina es una maravilla y, además, es la original. Figuraba en la biblioteca privada de Fernando VII en la Palacio Real.

Casi nadie se fija en las piezas que hay en las paredes y son curiosas una reproducción del fanal de "la Loba", galera del Marques de Santa Cruz en Lepanto y el coronamiento de la puerta del Arsenal de la Carraca. Casi ná. También hay modelos de los tres arsenales de la península.

El techo es una altísima vidriera de gran calidad pero tiene un tiempecillo. Ahora está restaurada, pero hace relativamente pocos años presentaba agujero y falta de piezas. Vamos que cuando llovía, el agua caía en goteras al patio. El suelo es de teka negra. Valiosísimo. Pues antes de la restauración del techo, para evitarle agua al suelo la práctica usual en el museo era usar algo como cubo de goteras. Y ese algo era la Santa Ana. Modelo de considerables proporciones (unos tres metros) y construido según planos originales de Romero Landa en 1924. Cosas de la época.

También esta por esta sala del San Juan Nepomuceno. Realmente no es el San Juan Nepomuceno es un "Navío de 74 cañones del sistema de Gautier", pero como muchos durante mucho tiempo hemos estado pensando que era el Nepo, Nepo se queda. Por lo menos en lo que a mi se refiere. A parte de la maravilla que es este enorme modelo, debe decirse que es donde se encierra el secreto del verdadero papel de fumar (culmen de la perfección de un modelo). Concretamente en la primera batería. Quien quiera saber más, debe acercarse a verlo porque es un secreto celosamente guardado entre los iniciados.

© www.Ar

Aunque no es de la época, debido a su tamaño se expone en esta sala el repostero de la Casa Ducal de Fernán Núñez (de finales del s.XVII), montado sobre una vela turca apresada en Lepanto y pintado por un discípulo de Murillo.

Salas XVII y XVIII

La sala XVII es la de los viajes y descubrimientos. En una pared hay un enorme mapa del mundo en el que están trazadas las derrotas de las principales expediciones de descubrimiento desde la primera de Colon. No deja de sorprender la enormidad de líneas trazadas tanto por América del Norte y del Sur como por el Pacifico y Oceanía y se pasa un buen rato intentando seguirlas.

En el resto de las paredes están todas las pinturas que ilustraban nuestros libros de Historia del colegio. Por lo menos los míos. El inconfundible retrato anónimo de Colon, la llegada de Juan Sebastián Elcano tras la primera vuelta al mundo, desembarcando con enormes cirios y cubiertos de harapos…

En cuanto a barcos tenemos, como no podía ser menos, los modelos de las tres carabelas de Colon... Vale. De las dos carabelas y la nao que tomaron parte en el primer viaje de Colon. A lo mejor es la coincidencia de las fechas, pero yo hace años que no veo a la Gallega (a) la Santa Maria. Siempre la pillo en alguna exposición fuera del Museo. De más reciente incorporación es la Descubierta, del viaje de Malaspina, realizada hace un par de años por Miguel Godoy, conservador del Museo.

Pero la verdadera joya de la sala (una de las dos piezas mas importantes del Museo) es lo que se ve justo en el centro; la carta de Juan de la Cosa, la primera representación gráfica de América. Ahora puede parecer algo burdo, pero en los primeros años del s.XVI era tecnología punta e información secreta.

La sala XVIII esta llena de instrumentos antiguos de navegación, pero casi nadie se fija en ellos porque todo el mundo se acerca a las dos puertas laterales. No se puede entrar en ellas, pero se puede uno asomar a cotillear. Por una se puede ver la sala del Patronato que es la reproducción de una cámara de oficiales de un navío (ninguno en concreto) del s.XIX, con una mesa central donde se reúne el Patronato del Museo. La otra es una reproducción del camarote del Comandante. En ambas hay retratos, condecoraciones, algún uniforme. Y

ambas son una reproducción poco fidedigna, pero curiosa. A los niños, no se porque, les encanta.

Salas VII y VIII

La sala 18 es la que tiene los recuerdos de Trafalgar. La verdad es que es pequeña para la publicidad y el boato que suele tener la batalla, pero es la que hay. Encontramos alguna bandera francesa, una colección de "muñecos de acción" donados por Pérez Reverte con uniformes de la época y alguna cosa más. Pero sin duda lo más impactante es un pequeño lienzo, de calidad artística cuestionable, que se encuentra en la pared norte. Representa a la Santísima Trinidad y está traspasado por un disparo. Efectivamente. Es el que se encontraba en la cámara del comandante del mítico navío durante la batalla de Trafalgar. Pone un poco los pelos de punta pensar que ese cuadrito SI estuvo allí.

En la pared sur hay una puerta. Una puerta sencilla, pero que esconde lo que muchos consideramos un pequeño paraíso. Es la Sala de restauración. Está cerrada al público, pero los que he hemos tenido el privilegio de acceder, yo personalmente de la mano de Miguel Godoy hemos salido como flotando. No solo por el nivel modelístico y técnico que hay dentro si no por la amena conversación y el derroche de conocimientos de Don Miguel. A día de hoy tengo que decir que sigo ignorando donde hay que presentar la instancia correspondiente para ser restaurador, pero pienso perseverar.

Capricho del destino es que en la separación de la sala VII de la VIII haya también una separación de la moqueta del suelo lo que vale para formar una línea imaginaria, una frontera entre la construcción naval verdadera y la época del hierro (material que, como todo el mundo sabe, no flota). Más allá de esta línea es todo vil metal. De aquí que haya gente -puristas consumados y gourmets de la madera- que jamás pasan esta línea.

Salas IX a la XIII

La sala IX es como una armería. A ambos lados vitrinas con armas. La de la derecha tiene armas exóticas de Filipinas, de la Conchinchina y de Asia en general. A la izquierda las armas occidentales, trabucos, sables de abordaje fusiles, espadas de la armada. Es una colección de una calidad enorme donde hay hasta una par de katanas o tachis originales. Una de ellas una es solo la hoja sin saya, ni tsuka ni tsuba.

Una demostración más de que cuando al ser humano le da por hacer sangrar al que tiene al lado es capaz de desplegar una florida imaginación independientemente de la cultura que lo acoja.

En la XI se esconden dos piezas curiosas. La primera es un barco de juguete de latón con un motor de alcohol que, a decir de fuentes autorizadas, funciona realmente. Y funciona porque lo han puesto a funcionar hace relativamente poco tiempo. Teniendo en cuenta que la pieza es de principios del s.XX la cosa no deja de tener su mérito.

La segunda es un par de tablas rojas con caracteres asiáticos que se encontraron en las bodegas del Galatea al final de su vida de servicio. Siempre se contaba que eran dos tablas procedentes de una pagoda que habían llegado al barco por obra y gracia de un par de marineros durante una escala en algún puerto asiático.

El Astillero
© www.Aranako.com

Durante una visita guiada, hace años, a unos invitados chinos estos no pudieron contener un ataque risa. Efectivamente ambas tablas no pertenecían a una pagoda. Era algo más prosaico y más lógico en un puñado de marineros borrachos en un puerto asiático. Eran los letreros de una casa de lenocinio. Lo que demuestra la universalidad del color rojo según para que cosas.

La XII esta prácticamente dedicada en exclusiva a la Numancia. Primer buque "acorazado" que dio la vuelta al mundo. Hay uniformes. Pinturas, un impresionante modelo de la fragata e incluso un trozo del blindaje original traspasado por un proyectil. Impactante, nunca mejor dicho.

La XII es la de la guerra de Cuba. Tenemos un modelo del Maine. Con todos mis respetos, barco feo donde los haya, con unas viñetas explicativas de cómo voló que demuestran que la explosión que dio lugar a la guerra, fue desde dentro del buque, no por ningún torpedo como se obstinaron en sostener los rotativos yankis.

También hay un par de torpedos de la época. A mi, personalmente, me parecen preciosos. Al otro lado de la sala un diorama del "combate" tras el bloqueo de la escuadra de Cervera.

Patio B

Uno de los olvidados del Museo. Hay varias cosas interesantes y curiosas. Un coy en miniatura que se hizo en su momento para el rey Alfonso XIII cuando era niño y varios barcos de palas, de hélice y mixtos. También hay una colección de figuras simulando un desfile y otra representando los distintos uniformes de la Armada Española desde la edad media. Exactamente igual a como figura en el libro "El buque en la Armada española". Está justo debajo de la canoa que cuelga del techo. Yo también lo he pensado cada vez que he estado debajo, pero nunca se ha caído. Que yo sepa.

Pero lo más sobresaliente de esta sala y de lo más ignorado es la colección de mascarones que cuelgan de las paredes. Hay una copia de uno con el león engallado (que no rampante) que tantos quebraderos de cabeza suele dar a los modelistas y la reproducción del mascarón del navío San Telmo.

También hay una reproducción original de el Juan Sebastián de Elcano, tal y como salio del arsenal y una magnifica reproducción, harto premiada, del Galatea.

El Astillero © www.Ara

Salas XIV, XV y XVI

Estas tres pequeñas salas con tienen todo lo referente al s.XX. Por orden.

La XIV de antes de la guerra civil. Lo más destacable es un modelo impresionante del acorazado España, una belleza de modelo

perfectamente detallado para un barco que, para no ser de madera, era bastante bonito.

En la XV, la última guerra civil. Hay banderas apresadas a cargueros soviéticos, distintivos de los presidentes de la Republica, una colección de armas de la época y un modelo del Canarias, pero lo que a mi más me llama la atención es un modelo de un semi-casco montado tras un espejo con lo que el efecto que hace es de barco completo. No es nuevo, ni siquiera original, pero tengo que reconocer que me fascina desde hace años.

La sala XV es sobre la Armada contemporánea. Habrá a quien le gusten, pero a mi me parecen todos iguales, tan grises y tan monótonos. Tan funcionales y estandarizados que hace falta un numero para distinguirlos. En todo caso hay una buena colección, incluyendo el Príncipe de Asturias.

Y esta es la visita que le haría a alguien que no conociese el Museo Naval de Madrid. Indudablemente se han quedado muchas piezas, muchas historias y muchos modelos en el tintero, pero recalco que es solo mi visita personal a uno de los sitios a los que les tengo mas cariño. Por eso he querido hacer este artículo de memoria, sin consultar otra fuente que mis recuerdos.

El Astillero
© www.Aradiaku.com

POPA DEL NAVIO SANTÍSIMA TRINIDAD EN EL AÑO 1769

Estimados amigos de La Cuaderna Maestra:

El deseo de seguir contribuyendo en la medida de lo posible a solventar las dudas que surgen entre los modelistas y aquellas personas que desean información sobre al navío Santísima Trinidad, es la razón fundamental que me motiva a escribir este segundo artículo que tratará sobre los elementos ornamentales y la configuración del espejo de popa con la que fue dotado el navío en su construcción.

Nos remontamos al año 1767 en el cual Mateo Mullan antes de partir hacia su nuevo destino en La Habana envió a Madrid el modelo a escala reducida de un navío de tres puentes similar al que tenía previsto construir en aquel astillero y que representaba al prototipo de una serie de buques con los que se dotaría la armada en los próximos años. El modelo es la primera referencia artística de la cual se tiene noticias ya que el plano inicial de este proyecto, aprobado para su construcción en el año 1759, no muestra los detalles ornamentales de un espejo de popa profusamente adornado con tallas de alto relieve , tendencia que se aplicaba en varios países europeos desde el siglo XVII .

El navío estaba destinado a ser el símbolo de una armada floreciente que ya se encontraba entre las grandes potencias europeas y contribuirá a formar parte de la campaña de disuasión planteada inicialmente por el Marqués de la Ensenada. Estas pudieron ser las causas por la cuales el proyecto no se vio sometido al riguroso recorte de gastos que trataba de aplicar la corona en los planes de construcción a partir del año 1765. Por lo tanto no se escatimaron recursos y el futuro buque seria decorado de forma excepcional con hermosas tallas de excelente factura. Mateo Mullan nunca llegaría a ver terminado el proyecto que con tanto esmero preparó durante años, su muerte repentina el 25 de Noviembre de 1767 paralizó las obras y posteriormente le sucedieron en el cargo su hijo Ignacio Mullan y Pedro Acosta, encargados ambos de continuar la construcción, asumiendo distintos cometidos y responsabilidades.

Inevitablemente el proyecto inicial fue objeto de diversas modificaciones que afectaron a varios de sus elementos estructurales y también al conjunto ornamental de su espejo de popa , deducción que se obtiene a partir de un grabado que puede pertenecer a esta etapa histórica. El grabado corresponde al fragmento de un plano de formas que no he conseguido localizar íntegramente y es probable que en él esté perfectamente definido el buque en cuestión.

Tomando este grabado como referencia he realizado una reconstrucción conjetural del mismo que paso a describir a continuación:

El espejo muestra en la parte central del coronamiento una alegoría de la Santísima Trinidad soportada por Neptuno Dios del mar y un centurión romano justificando el poder en la tierra. Bajo este conjunto se encuentran dos

El Astillero
© www.Aranzko.com

figuras, la de la derecha es un atlante portando un arpa en la mano y a la izquierda un soldado romano, ambos en posición de reposo. Entre la primera y la tercera galería, envueltos entre vegetación aparecen Adán y Eva. Dos pilares en la parte inferior soportan toda la estructura representando el de la derecha a un animal exótico y el de la izquierda a un león armado con un sable.

La representación grafica correspondiente a esta descripción se puede observar en la siguiente página.

Doy fe, de que los grabados que aparecen en mi obra, han sido elaborados en base a la documentación localizada en los archivos estatales y extranjeros, intentando cumplir con el rigor histórico y objetivo que estos asuntos se merecen.

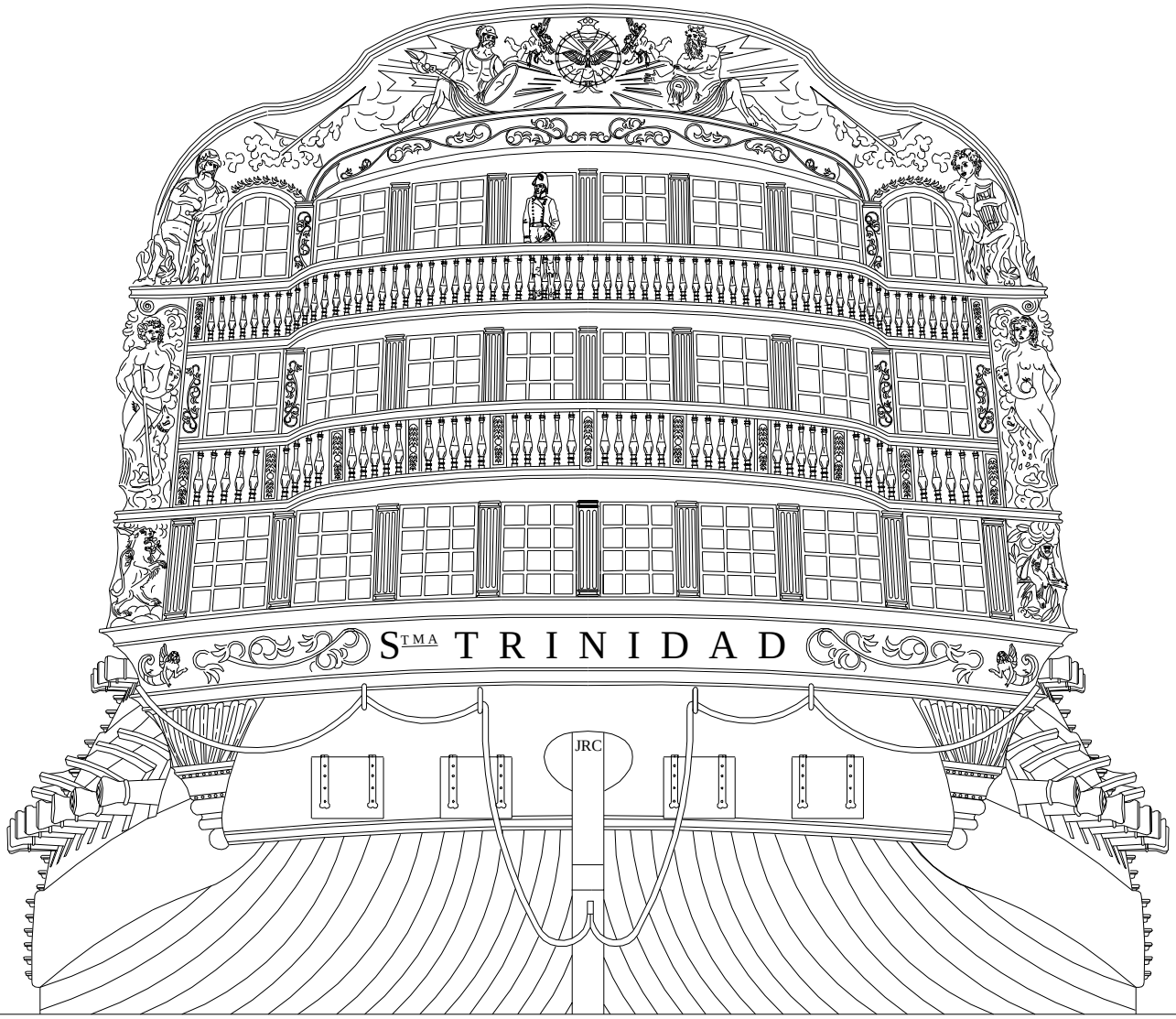
Aquellos lectores que tengan interés en conocer algunos detalles sobre la obra, pueden consultar la pagina web; “Los secretos del Santísima Trinidad”.

Joaquín Rodríguez Crespo para los amigos de **La Cuaderna Maestra**

El Astillero
© www.[illegible]ako.com

NAVIO SANTISIMA TRINIDAD 1769-1805

RECONSTRUCCION GRAFICA Y DOCUMENTAL



Joaquín Rodríguez Crespo